

La façana marítima de Barcelona: ambivalència dels projectes de Passeig Marítim, 1899-1965

Nadia Fava*

Des del darrer quart del segle XIX fins al primer del XX, Barcelona continuà creixent d'acord amb el projecte d'Eixample de 1859 degut a l'enginyer Ildefons Cerdà, i quan el 1897 integrà els municipis de les Corts, Sant Gervasi, Gràcia, Sants, Sant Andreu i Sant Martí de Provençals (i més tard, els d'Horta i Sarrià), començà el seu procés de transformació en una ciutat metropolitana. Amb aquestes annexions, especialment la de Sant Martí, la ciutat arribava a tenir gairebé 12 km de costa, des de Montjuïc fins a prop del riu Besòs. La Muralla de Mar, enderrocada el 1881, havia estat durant tota l'Edat Moderna la façana marítima de Barcelona, en forma de passeig elevat davant del port. Ara, la nova ciutat en expansió havia de renovar la seva relació funcional i simbòlica amb el mar.

La historiografia del final del segle XX ha tendit a interpretar el procés d'integració dels municipis de Barcelona com l'evolució de sistemes de lògica territorial diferenciada, en què la ciutat sembla que no pot ser explicada com una realitat unitària.¹ Actualment, sembla més fructífera una lectura que intenta considerar les transformacions de la costa urbana en la seva complexitat, per entendre fins a quin punt estaven vinculades al creixement de la ciutat i a processos de caràcter més global.² En el cas de la construcció urbana de la costa, en concret, es poden observar processos paral·lels que han estat de vegades conflictius i de vegades de col·laboració mútua i que porten, durant la primera meitat del segle XX i més ençà, a imaginar i projectar, en el lloc on la ciutat hi tenia funcions vinculades a la producció –com ara el port, el ferrocarril i les indústries–, un passeig marítim com a espai urbà de socialització i per a l'atracció turística.

A l'Anglaterra dels segles XVIII i XIX, els ports i els llocs de vacances es desenvoluparen conjuntament, responenent als mateixos processos que conduïen al consum i a la producció. En aquest context, la ciutat turística semblava una part integrant de la ciutat industrial, i no la que simplement recuperava els espais no

* Universitat de Girona. Aquest treball s'insereix en el Projecte PESCU (HAR2010-15566), Ministerio de Ciencia e Innovación (2011-2013).

1. Manuel GUÀRDIA BASSOLS, «L'estructura urbana de Barcelona. De les annexions a la fi de la guerra civil», dins Jaume SOBREQUÉS CALICÓ (dir.), *Història de Barcelona*, vol. VI (*La ciutat industrial: 1833-1897*), Barcelona, Enciclopèdia Catalana i Ajuntament de Barcelona, 1995; Manuel TORRES CAPELL, *La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona: l'urbanisme de la diversitat*, Barcelona, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 1999.
2. Aquesta interpretació ja està present en l'article de Mercedes TATJER MIR, «La construcción del espacio costero, siglos XIX-XX. Del mundo portuario al mundo del ocio. El caso del puerto de Barcelona, 1856-1936», *Geocrítica*, (08-IX-2013), www.ub.edu/geocrit/sv-71.htm. També és interessant el text introductori de Peter BORSAY i John K. WALTON, dins Peter BORSAY i John K. WALTON (ed.), *Resorts and Ports: European Seaside Towns Since 1700*, Bristol i Buffalo, Channel View Publications, 2011, pàg. 1-17.

utilitzats pel port i les funcions que hi estaven relacionades. El port del segle XIX era una zona heterogènia i complexa de la ciutat on s'integraven activitats de transport, de producció, de comerç i militars, tallers nàutics, esbarjo i oci.

La costa de Barcelona: les fàbriques i els beneficis terapèutics de l'aigua

A final del segle XIX, la zona costanera de la ciutat de Barcelona estava ocupada principalment per activitats productives, però, alhora, alguns empresaris hi afavorien l'aparició d'activitats relacionades amb l'aigua del mar amb finalitats terapèutiques i recreatives. El desenvolupament de la cultura dels beneficis del sol i del valor terapèutic de l'aigua de mar i, per extensió, de la platja, reflecteixen, d'una banda, una nova actitud cap a la natura i el paisatge, i de l'altra, cap a la higiene i el benestar personal.³ Es tracta d'un model positiu, en contraposició al món esgotador i insalubre del treball a les fàbriques i, en general, de la industrialització.⁴

La costa de Barcelona exemplifica aquesta relació entre l'activitat portuària i la vinculada amb l'esbarjo, la salut i l'oci. La seva franja oriental allotjà, sobretot, indústries metal·lúrgiques i tèxtils i els magatzems on arribaven les matèries primeres des de les colònies. Entre les indústries, podem destacar Catalana de Gas, La Maquinista Terrestre y Marítima, Nuevo Vulcano i Talleres Escuder.⁵ Entre les fàbriques i el mar s'havia establert un ampli i complicat sistema de ferrocarrils que arribava fins a les indústries, però que generava una solució de continuïtat entre la ciutat, el camp urbanitzat i el mar. També les evacuacions fabrils al mar i les extenses zones de barraques on residia la mà d'obra formaven part d'un únic sistema que dificultava el contacte de la ciutadania amb la Mediterrània.⁶ Paral·lelament, la zona de la Barceloneta, sobretot, es transformà en l'àrea dels banys de la ciutat;⁷ uns llocs on es desenvolupaven activitats esportives i socials i cures amb teràpies alternatives.⁸ També la singular experiència de l'Escola del Mar per a estudiants amb malalties pulmonars, construïda el 1921 a la platja de la Barceloneta i enderrocada el 1938, durant la Guerra Civil, es pot incloure entre les manifestacions d'interès pel medi ambient marí, com un factor que contribuïa a la salut i el desenvolupament humà.⁹

3. Alain CORBIN, *Le territoire du vide: L'occident et le désir du rivage (1750-1840)*, París, Aubier, 1988.

4. Manuel GONZÁLEZ PORTILLA (dir.), *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*, Bilbao, Fundación BBVA, 2001, pàg. 56 i s.

5. Mercedes TATJER MIR, *La Barceloneta del siglo XVIII al Plan de la Ribera*, Barcelona, Saturno, 1973, pàg. 58 i s.

6. Mercedes TATJER MIR i Cristina LARREA (ed.), *Barraques. La Barcelona informal del segle XX*, Barcelona, Museu d'Història de Barcelona, 2008; i Laura DE ANDRÉS CREUS, *Barraques. La lluita dels invisibles*, Barcelona, Ara Llibres, 2011.

7. Mercedes TATJER MIR, «Els establiments de banys a Barcelona al segle XIX. Entre la higiene i l'oci de la societat», dins *I Jornades d'Arqueologia Industrial de Catalunya*, Barcelona, Ajuntament de l'Hospitalet, 1991.

8. Ignasi DE SOLÀ-MORALES, *Arquitectura balnearia a Catalunya*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 1986.

9. *Escola de Mar*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Comissió de Cultura, 1921; Robert SALADRIGAS, *L'Escola de Mar i la renovació pedagògica a Catalunya*, Barcelona, Edicions 62, 1973.

La modernització de la ciutat entre el final del segle XIX i el del XX sembla tenir un model negatiu, que és la ciutat antiga, densa, promíscua i contaminada, i un model positiu, que és la natura i els seus ritmes, que serveix d'exemple en la construcció de la ciutat nova.¹⁰

La franja costanera a les guies turístiques: un lloc d'oci i atracció turística

A finals del segle XIX, a Barcelona començà el fenomen del turisme, sobretot de procedència francesa. L'Exposició Universal de 1888 fou el primer episodi en ocasió del qual es promogué la publicació de guies i postals amb temes relacionats amb la ciutat, que s'acredità no només com a centre turístic d'hivern, pel seu clima temperat, sinó també per la seva vida cultural i industrial.

En les guies turístiques d'aquesta etapa, els clubs nàutics, les indústries i els edificis del port apareixen entre els atractius per als visitants de Barcelona: del port, en particular, gairebé sempre se'n fa una àmplia descripció tècnica i històrica;¹¹ de les indústries, se'n descriu fonamentalment la capacitat de producció i a vegades els edificis; pel que fa als equipaments per a les activitats relacionades amb l'aigua, se'ls presenta en els capítols en què es descriu la "vida esportiva", gairebé formant part dels costums dels catalans, més que com a atracció turística.

Des de l'últim quart del segle XIX, a la costa urbana es troben localitzats els llocs de diversió ciutadana, que també esdevenen atraccions de la ciutat, com l'hipòdrom construït el 1883 al peu de Montjuïc, la plaça de braus de la Barceloneta o els primers banys. Al port s'instal·len el Club Català de Regates el 1879, el Club de Regates de Barcelona i l'Associació d'Excursions Marítimes el 1881, el Club Nàutic el 1883, el Reial Club el 1903 i el Club del Mar l'any 1913; la qual cosa revela la presència simultània d'activitats d'oci i d'esport i de les estrictament comercials i industrials.¹² La majoria d'aquestes associacions eren no sols punts de reunió social sinó també d'amarratge i reparació d'embarcacions, amb ocupació d'una part substancial del port.

A les guies, el barri marítim de la ciutat, la Barceloneta, és presentat principalment per les activitats relacionades amb el mar i la zona del port pesquer, tot i que hi hagués instal·lacions turístiques, com ara els banys. Sorprenentment, a la costa, el port i les indústries es designaven com destinacions per al viatger, i en canvi, les platges encara no entraven entre els atractius.

10. Francisco COSTA, *La composición por lo limpio en la idealización y construcción de la ciudad contemporánea: salud y gestión residual en Barcelona: 1849-1936*, tesi de doctorat, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 1999.

11. Juan VALERO DE TORNOS, *Guide illustrée de l'Exposition Universelle de Barcelone en 1888*, Barcelona, G. de Grau, 188, pàg. 44-66; Vicent CLAVEL, *Barcelona*, Barcelona, Cervantes (*Enciclopedia Gráfica*), 1929, pàg. 64.

12. Mercedes TATJER MIR, «La construcción del espacio costero, siglos XIX-XX. Del mundo portuario al mundo del ocio. El caso del puerto de Barcelona, 1856-1936», *Geocritica*, (08-IX-2013), www.ub.edu/geocrit/sv-71.htm.

El Passeig Marítim dins dels projectes urbanístics de Barcelona, 1900-1907

L'àrea del port i la costa de Barcelona estava sota jurisdicció estatal, però els projectes de gran abast sobre aquesta zona sempre havien estat motiu de discussió entre les autoritats portuàries i les de la ciutat. Des de finals del segle XIX fins el 1918, any en què es promulgà la Llei de Costes i es redactà el primer projecte específic per al Passeig Marítim de Barcelona promogut per l'Ajuntament, a càrrec de l'enginyer José Ortega, els plans per a la franja costera s'incloïen en els plans generals d'ordenació de la ciutat, entre els quals destaquen els de Ricardo Alsina Amils (1899-1900) i Léon Jaussely (1904-1907). En els projectes d'aquests dos autors, el Passeig Marítim s'estenia al llarg de tota la costa, des del Besòs fins al Llobregat, amb l'excepció de la zona del port. No obstant això, en el moment de la plasmació gràfica, tant Alsina com Jaussely es concentraren quasi únicament en la part oriental, on en aquell moment hi havia la zona industrial.

D'altra banda, el tema del Passeig Marítim el tractà també l'Autoritat Portuària en el projecte d'ampliació del port del 1911, que planificava l'ampliació d'un carrer de vianants d'accés públic a la part superior de l'escullera, de manera que pogués actuar com un passeig urbà amb una amplada de 3 m.¹³ Fins a la dècada de 1960, quan s'obrí el Passeig Marítim de la Barceloneta al llarg de la platja, aquest fou l'únic camí que hi havia davant del mar per als pescadors i per a la ciutadania que hi anava el cap de setmana.

EL PROJECTE D'UNIFICACIÓ DE BARCELONA DE RICARD ALSINA AMILS (1899)

El 1899, l'arquitecte Ricard Alsina Amils elaborà per a l'Ajuntament de Barcelona el *Proyecto de unificación de Barcelona con las poblaciones de su llano y reforma general del plano de la ciudad*, que estudià les reformes necessàries per una correcta operativitat de la nova metròpoli.¹⁴ Un dels principals objectius del projecte era elaborar una carretera de ronda per unir i connectar tots els municipis que l'any 1897 s'annexaven a Barcelona. D'acord amb la memòria, el Passeig Marítim havia de ser la part de circumvallació que uniria els dos extrems, des del riu Besòs fins més enllà de Montjuïc, i constituir la peça clau per a la permeabilitat del mar a la ciutat: «un paseo en el litoral marítimo que nada tendría que envidiar a los más celebrados que embellecen muchas otras ciudades europeas».¹⁵

A la memòria d'aquest projecte emergeix clarament el conflicte entre l'ús de la zona costanera com a port, com a espai urbà per construir-hi un passeig, com a carretera i com a zona d'equipaments industrials, quan es proposa d'ubicar al Passeig Marítim dos grans espais per a l'emmagatzematge de les mercaderies en trànsit, un entre l'hipòdrom i Montjuïc, i l'altre prop del Camp de la Bóta, en comunicació directa amb el ferrocarril i el port.

13. JOSÉ CODERCH SERRA, *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras del puerto de Barcelona durante los años 1911-1915, ambos inclusive*, Barcelona, 1916.

14. RICARDO ALSINA AMILS, *Memoria explicativa del Proyecto de Unificación de Barcelona con las poblaciones de su llano y reforma general del plano de la ciudad*, Barcelona-Gracia, Oliva, 1900.

15. ALSINA, *Memoria...*, pàg. 5.

A la làmina del projecte apareix dibuixat només el tram del passeig anomenat «Paseo de la Marina al Besós», situat entre el carrer de Dos de Maig, a la vora del Cementiri, i el riu Besòs, cosa que subratlla la distància existent entre les intencions i la possibilitat real de realització. D'altra banda, el Passeig encara hi està tractat com un límit, més que com un filtre, entre la ciutat i el mar.

PROJECTE ROMULUS(1904): LA IMATGE BEAUX-ARTS DE LA FRANJA COSTANERA

El juliol de 1903, després de l'annexió d'Horta, el nou Ajuntament de Barcelona, amb la Lliga Regionalista en el poder, anuncià un concurs internacional d'avantprojecte d'enllaç de la zona de l'Eixample de Barcelona amb els pobles agregats, amb la intenció de promoure la construcció de la Gran Ciutat, a semblança d'altres capitals europees, com a centre neuràlgic de les aspiracions nacionals i portador dels valors culturals i civils, per assentar les bases d'un estil nacional que fes referència a l'arquitectura de tradició clàssica i Beaux-Arts. El projecte *Romulus*, de l'arquitecte francès Léon Jaussely (1875-1933), va guanyar el concurs.

El projecte de Jaussely intentava conciliar, des de l'estètica acadèmica francesa Beaux-Arts, les expectatives sobre el municipi de la Lliga Regionalista –expressades en els programes culturals i polítics del noucentisme– i la situació real de la zona urbana.¹⁶ Jaussely assumí alguns dels temes promoguts pels noucentistes per a la transformació de Barcelona en una de les principals capitals europees, volent donar una impressió general de força, solidesa i modernitat –com París, Colònia i Viena: exemples que l'autor utilitza sovint en la memòria–, i la promoció del turisme per a l'enriquiment cultural dels ciutadans. Així, Eugeni d'Ors, el fundador del noucentisme teòric, en la glossa «El setembre i les obres civils», afirmava que el que es desitjava per a la ciutat era atreure els estrangers, no només a l'estiu, sinó al llarg de tot l'any, atès que «una capital sempre ha de ser atractiva per al turisme».¹⁷

LES CONTRADICCIONS DEL PROJECTE

El projecte de Jaussely reelabora moltes de les propostes d'Alsina, ampliant-les i reforçant-les, encara que trobi problemàtic conciliar els diversos imaginaris i aspiracions sobre aquesta zona i els aspectes que estigmatitzaven la costa: haver estat lloc de perill pels temporals o la possible arribada de pirates, també lloc insalubre per la presència d'aiguamolls i, modernament, un lloc molt contaminat per les indústries. Igual que Alsina, Jaussely assumeix que el Passeig Marítim és una part integrant de la ronda de carreteres de la ciutat, però el transforma en un element amb valor urbà on aboquen tots els carrers que uneixen les zones encarades a la muntanya amb les zones costaneres de la ciutat. Li reconeix, així, un valor paisatgístic i monumental, a semblança de les grans avingudes i *promenades* de les ciutats del segle XVIII i XIX.¹⁸

16. Manuel TORRES CAPELL, «Un nuevo modelo urbano: global y sintético arquitectónico y artístico», dins Martí PERÁN, Alicia SUÁREZ i Mercè VIDAL (dir.), *El Noucentisme, un projecte de modernitat*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1994; i «El Plan Jaussely: tres veces moderno», *Arquitecturas bis*, 49 (març 1985), pàg. 16-25.

17. Eugeni D'ORS (XENIUS), *Glosari*, Barcelona, Tallers Gràfics Montserrat, 1915, vol. II, pàg. 257.

18. El projecte gràfic de Jaussely, de 1905, es pot consultar a l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, mentre que la memòria, de 1907, és a l'Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona.

Jaussely proposà la superposició de les dues imatges de la ciutat: en el seu projecte de zonificació, la franja marítima es destina a la producció, i s'hi representa la realitat empírica de la ciutat; a les perspectives tridimensionals, on s'explica el Passeig Marítim, amb el casino, els banys, el restaurant, s'hi reflecteixen principalment els desitjos, les aspiracions de caire monumentalista i internacional que donaven importància a la imatge de la façana i al caràcter urbà i turístic d'aquest límit de la ciutat.

En el projecte de zonificació de la ciutat destaquen els conflictes o les dificultats per conciliar les diverses funcions que ofereix. Els dissenys de la costa oriental mostren una zona industrial paral·lela a les vies del ferrocarril i al Passeig Marítim, que és representat com una línia estreta, mentre que el port no hi està relacionat físicament. De fet, l'autor afirma que «la proximidad del puerto no es esencial para la mayor parte de las industrias»; les quals, en canvi, reclamen la proximitat del ferrocarril.¹⁹ Per al disseny del port, Jaussely insereix el projecte de Carles Angulo, director del port en aquell moment, que amplia les àrees dedicades a mercaderies, amb la idea de construir un port industrial.

En la memòria del projecte dibuixa un pla tipus per a la ciutat moderna, en què situa la zona comercial en correspondència amb la Ciutat Vella, flanquejada per dos parcs i dues zones industrials contigües, i com a tancament final, dos parcs més. Darrere d'aquesta primera franja, l'arquitecte col·loca la zona residencial, delimitada cap a muntanya pels hospitals, hospicis i cementiris, que representen el límit de la urbs amb la zona rural. El Passeig Marítim corre paral·lel al mar, sense respondre o adaptar-se a les diverses funcions previstes per a la ciutat. Es presenta com un parament representatiu d'una realitat diferent, sense exercir com a mediador entre el mar i la ciutat.

A la memòria de 1907, l'esquema inicial, titulat «Trazado esquemático de las vías principales de circulación», representa els trams del Passeig Marítim: el primer, des del riu Besòs a la Barceloneta, i el segon, des de les Drassanes fins al riu Llobregat, que formen part de la circumvallació de tota la ciutat, però a la plasmació més completa, es fa començar el Passeig Marítim a la Barceloneta, on dissenya una platja entre dos petits molls, i acaba a la platja gran, a prop del riu Besòs. A l'extrem oriental dissenya una plaça monumental amb un restaurant, una cafeteria, un gimnàs i una gran zona de bany com a final de l'avinguda Diagonal cap el mar. Aquesta zona hauria estat en contacte directe amb el parc que havia de resseguir el riu Besòs.

A la memòria, resulta clar que una de les intencions de l'arquitecte era potenciar l'ús turístic:

La tendencia hacia la montaña es bien manifiesta, pero no debería ser una causa de abandono de las orillas del mar (y de su acceso), que tanto encanto tienen y que serían un gran atractivo para los extranjeros. [...] Si hubiera medios de comunicación directa y rápidos de la montaña al mar, dada la temperatura invernal de que goza Barcelona, y llevando a la práctica el Paseo Marítimo con cierto lujo, al menos en las partes próximas al centro, algunas

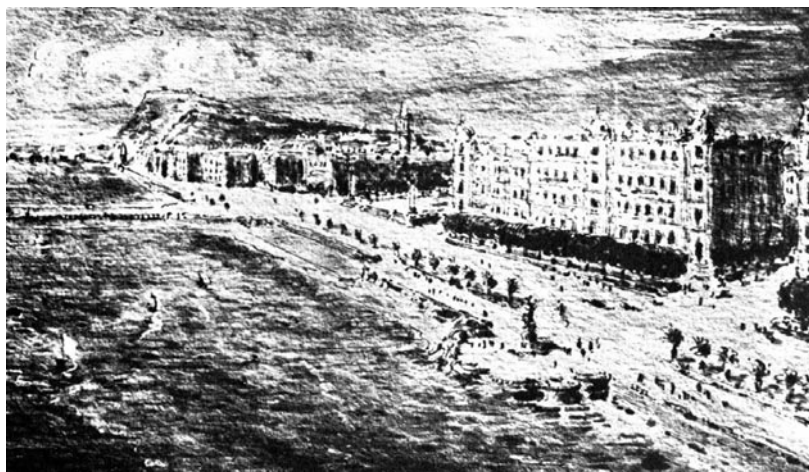
19. LÉON JAUSSELY, *Proyecto de enlaces de la zona de ensanche de Barcelona y de los pueblos agregados. Memoria* (Barcelona, 1º de agosto de 1907), document mecanogràfic (AMCB (Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona), Q102, Planejament, pàg. 151-152).

transformaciones en los barrios de las playas, con colonias o parques de chalets y ciertas reformas típicas de embellecimiento con jardines y casinos municipales, Barcelona podría fácilmente llegar a ser una ciudad de invierno, quizás la más notable y concurrida de Europa.²⁰

Jaussely hi afirma també els atributs figuratius, estètics i paisatgístics del mar per a la ciutat, quan comenta que és absolutament necessari que el carrer del Dos de Maig, en l'eix de la plaça de les Glòries, desembogui directament al Passeig Marítim, amb el mar transformat en el punt de vista preferencial.²¹

En els dibuixos, es poden apreciar les connexions directes previstes entre les zones altes i les parts baixes dels carrers, que acaben al Passeig Marítim amb places o rotondes que actuen com a punt de fuga i contribueixen al paper urbà i col·lectiu del Passeig. Pel que fa al seu disseny, i sobretot a les perspectives que el representen, Jaussely pren exemple de les ciutats turístiques franceses mediterrànies, com Canes i Niça, que ja a la primera meitat del segle XIX estaven equipades amb hotels, restaurants, passeigs marítims i casinos, a imitació dels primers *resorts* anglesos. L'autor aplica aquests models a una ciutat molt més gran i en gran mesura compromesa pel creixement de la indústria i el port, encara que de fet intenti reforçar i sistematitzar tendències ja presents a la localitat.

De les 21 perspectives que presenten la qualitat de l'espai públic i monumental, n'hi ha dues que descriuen específicament el Passeig Marítim. La primera, titulada «Entrada del Paseo Marítimo en la sección marítima del parque actual», mostra el futur Passeig, al costat del parc de la Ciutadella, relativament a prop del centre històric de la ciutat, amb el fons de Montjuïc, dissimulant el caràcter industrial real de la zona prevista pel projecte de zonificació i posant de relleu el possible caràcter urbà de la costa. La segona, «Paseo marítimo y terminación



Perspectiva del Passeig Marítim cap a Montjuïc. Léon Jaussely, 1907 (*Il·lustració Catalana*, 1-I-1911)

20. JAUSSELY, *Proyecto de enlaces...*, pàg. 98.

21. JAUSSELY, *Proyecto de enlaces...*, pàg. 118-119.

de la Gran Vía Diagonal», se centra en la relació entre el moll, el casino –que recorda la Promenade Jetée de Niça, la “capital d’hivern” de principis del segle XIX– i la plaça que marca el final de la Diagonal.



Perspectiva del Passeig Marítim cap al Besòs. Léon Jaussely, 1907 (*Il·lustració Catalana*, 1-I-1911).

En les dues perspectives s’imagina una façana marítima per a Barcelona monumental i residencial, amb les seves pautes que arriben fins el mar, que presagien un perfil substancialment uniforme de la ciutat, en què Montjuïc manté la seva força dominant sobre la façana marítima.

En canvi, en els dibuixos i a la memòria es projecta un hiatus entre les pautes de construcció de la ciutat i la ciutat a prop de la costa, tant de funcions –com s’ha vist–, com d’escala i d’orientació, tal com sembla evident on l’autor dibuixa unes macroilles, corresponents a dues de les de Cerdà, per a les zones industrials costaneres, per afavorir el pas dels trens, o canvia l’orientació de la residència a l’extrem de l’avinguda de la Diagonal, amb una morfologia *a redans* que mira el mar amb actitud respectuosa amb el paisatge i la topografia.

Les contradiccions en el projecte de Jaussely, pel que fa a la costa, semblen al·ludir a una dificultat per pensar en una utilització urbana i col·lectiva de la franja costanera, que encara sembla tenir racionalitats independents en un període en què la ciutat encara s’estenia fonamentalment cap a les zones altes. Aquest projecte marca una etapa, amb la presentació, per primera vegada, d’uns dibuixos tridimensionals amb una al·lusió a la multidimensionalitat del caràcter marítim de la ciutat, representada pels factors que contribueixen a la construcció d’un element urbà com el Passeig Marítim.

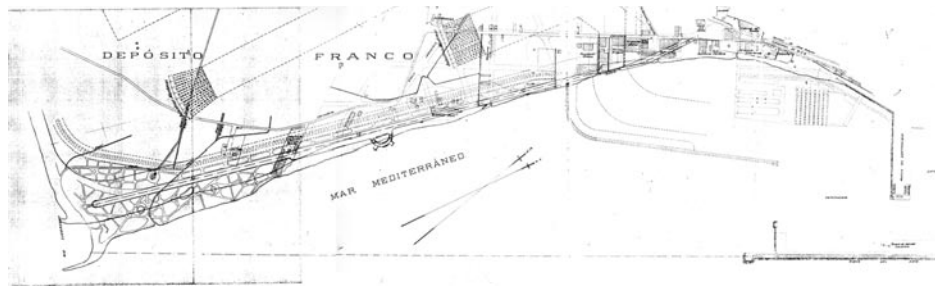
La Llei de Costes i el projecte de Passeig Marítim de José Ortega (1918)

La Llei de 1918 relativa al Passeig Marítim de Barcelona autoritzava el govern a aprovar un projecte formulat per l'Ajuntament i a construir-lo a expenses seves, declarant-lo d'interès públic als efectes de la llei d'expropiació.²²

El municipi de Barcelona encarregà a l'enginyer José Ortega un projecte de Passeig Marítim. Aquell mateix any, Ortega presentà un projecte en el qual el Passeig, des del riu Besòs al riu Llobregat, hauria estat, seguint els dos projectes anteriors, part d'una circumvallació de 30 km. En la memòria, l'autor reconeix explícitament les dificultats tècniques per a la construcció del Passeig, alhora que detalla els grans avantatges i oportunitats que es perdrien si no es realitzés l'obra, lamentant-ne l'absència, a diferència de Boston o Manila, o d'altres poblacions catalanes de menor importància, com Sitges i Vilanova, i afirmant que seria un atractiu per als visitants i una bona promoció de l'esport i de la nàutica esportiva, i que contribuiria a la salut i al benestar de la ciutat.²³

L'enginyer explica quins eren els problemes tècnics presents a la costa: l'exposició desfavorable de les platges en el tram oriental (que requerien un treball de consolidació), la presència notòria de barraques a les platges de Pequín i Somorrostro i una pudenta zona industrial i ferroviària. Ortega identifica la Barceloneta, la part més urbana de la costa, com el lloc adequat per a les transformacions que promourien el turisme d'estiu. No només es tractava de construir la carretera per al Passeig, sinó tots els serveis per als ciutadans i els visitants, com ara un hotel, els banys, un aquari, una piscina, el palau del Mar, un club nàutic i els restaurants.

El Passeig Marítim proposat per Ortega és d'uns 10 km, aproximadament, des del riu Llobregat al riu Besòs, i consta de dos trams: el primer, a orient, des del riu Besòs fins al port, de 6,358 km; i el segon, a occident, des de Can Tunis fins el riu Llobregat, de 3,599 km. La secció occidental s'integra en el projecte de Port Franc,



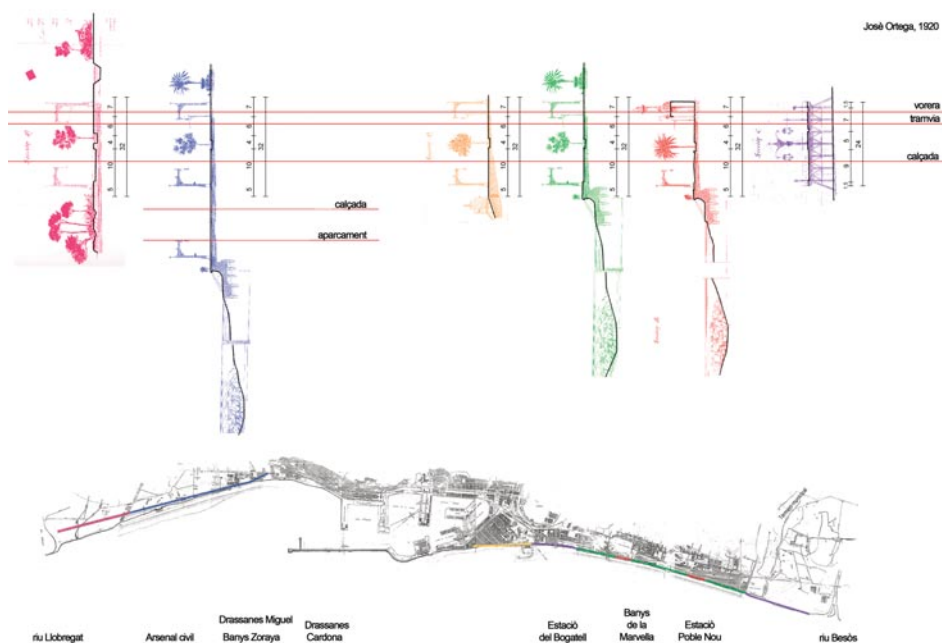
Projecte de Passeig Marítim. José Ortega, 1918: part de ponent (Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona).

22. *Legislación vigente a 1 de enero de 1982*, Madrid, Servicio de Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1982, pàg. 84. Llei de 24-VII-1918 sobre el projecte de Passeig Marítim de Barcelona.

23. AMCB, *Proyectos urbanos*, caixa 25, carpeta 1, José Ortega, *Proyecto de emplazamiento del Paseo Marítimo de Barcelona*, 1918, pàg. 3. El 1913, Barcelona fou candidata per primera vegada a ser seu olímpica, sense èxit. Però es pot interpretar com un indicatiu de l'entrada de la cultura de l'esport a la ciutat, promoguda de les forces polítiques nacionalistes (Alfred Bosch, «Barcelona i l'olimpisme», i Joan BUSQUETS, «L'esport en la formació de Barcelona, 1900-1985», *L'Avenç*, 92 (abril 1986), *Plecs d'Història Local*, pàg. 32-37 i 41-45, respectivament).

al peu de Montjuïc. En el tram oriental, l'enginyer recuperà una idea de Jaussely per evitar la circumnavegació al voltant de l'escullera per a embarcacions esportives: construir una petita marina esportiva propera al baluard de Don Carles, on també preveia posar molts serveis a l'interior del palau del Mar –sales de concerts i dansa, biblioteques, museus i restaurants–, per deixar al port només una funció comercial.

Al llarg del Passeig Marítim, l'autor dibuixa tres seccions tipus, de 24, 32 i 54 m de profunditat de carretera, respectivament, per respondre a les situacions del context. La secció de base és la de 32 m, composta, a partir de la mar, de 5 m de vorera, 10 de calçada, 4 d'illa de trànsit arbrada, 6 de carretera per al pas del tram-via i 7 de vorera. A les zones on s'imagina que les tempestes podrien arribar amb més violència, Ortega preveu utilitzar la secció de 24 m sobre pont, i a les zones on hi havia més espai disponible, com al tram occidental després del port, es preveu la secció de 54 m, que afegeix a l'estàndard un altre carril de 10 m i un estacionament també de 10 m. Totes aquestes seccions no acaben només amb la descripció molt detallada de la carretera, sinó que arriben fins i tot a dibuixar una escullera submarina a dins del mar, per contrastar la força de les tempestes, que era un dels assumptes tècnics per resoldre.



Seccions del Passeig Marítim segons el projecte Ortega, 1918
(Elaboració de l'autora).

En contraposició, quan el Passeig Marítim hauria estat massa a prop de les vies del ferrocarril o de les indústries, es proposa una secció de 32 m, però amb una espècie de galeria oberta cap el mar i tancada amb un envà cap a la ciutat, per ocultar la vista de les fàbriques, esmorteir el soroll i la pudor. Aquest pòrtic-galeria, de dues plantes, construït amb una sèrie de columnes i serpentine de fulles vegetals que pengen, mostra la paradoxa del projecte i la difícil permeabilitat de la ciutat al mar. Aquest element, el més eloqüent i monumental de tot el projecte, s'hauria hagut de construir a les zones més afectades per la presència del sistema industrial portuari i serviria fonamentalment de parament per diferenciar la realitat de les esperances sobre la costa.



Projecte de Passeig Marítim. José Ortega, 1918: pòrtic-galeria (Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona).

En definitiva, les seccions del projecte d'Ortega mostren la idea del Passeig com a construcció d'una façana independent dels continguts que s'oculten, des d'una escenografia que no deixa passar el caràcter marítim cap a la urbs, i que al mateix temps presta atenció a qüestions més pertinents relatives a l'possibilitat d'execució de l'obra allí on la secció del projecte es prolonga fins al mar.

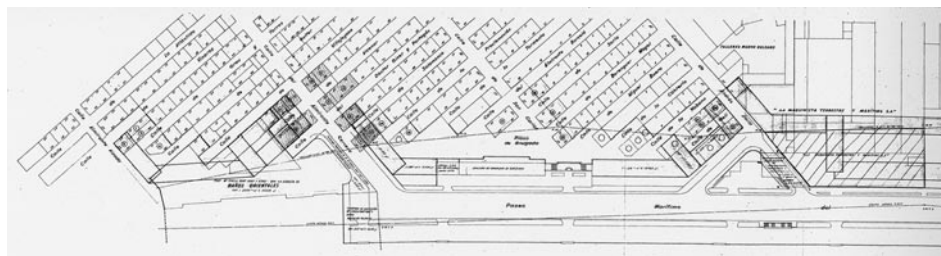
La construcció del primer tram del Passeig Marítim (1959)

Entre 1918 i la dècada de 1950, el tema del Passeig Marítim de Barcelona no suscità cap interès real polític ni econòmic, encara que a vegades sembla aparèixer en els discursos.²⁴ L'activaren l'obertura de l'economia espanyola als països estrangers, a partir de les aliances polítiques i econòmiques del règim franquista amb els Estats Units, el Pla d'Estabilització de 1959 i la reactivació del port, manifesta a la dècada de 1960.

24. El 1951, Manuel Conde Cabeza presentà un projecte de Passeig Marítim a la Barceloneta que no tingué èxit (AMCB, Obres Públiques, Exp. 4.001, *Proyecto de anteproyecto de Paseo Marítimo en la Barceloneta*, Barcelona, 2-XI-1951).

El 23 de maig de 1956, la Comissió d'Urbanisme recomanà l'execució del Passeig Marítim, en compliment de la Llei de Costes del 1918, concretament la secció entre la punta de la Barceloneta, a l'arribada del Passeig Nacional a la platja, i el carrer de la Marina.²⁵ L'enginyer Aurelio González Isla, director del port en aquells anys, i l'arquitecte Enric Giralt Ortet s'encarregaren d'elaborar els canvis necessaris per adaptar el projecte d'Ortega al nou perfil de la costa, que amb els anys s'havia eixamplat, i fer un plantejament més realista. El renovat interès per l'obra no només està relacionat amb la reactivació del port i la possibilitat d'executar la llei de 1918, sinó que es veia com una oportunitat d'arranjar parts de la ciutat que encara mostraven els efectes de la Guerra Civil (el port, com a objectiu estratègic primordial, havia patit fortíssims bombardejos) i com una manera de resoldre el problema del barraquisme a la platja, especialment agreujat després de la Guerra.

El 23 de juny de 1956, se'n va aprovar el primer tram, de 540 m, que corresponia a la secció entre el carrer de l'Almirall Cervera i l'Hospital d'Infecciosos, finalment lliurat a la municipalitat el 15 de febrer de 1959. Es conserven pocs

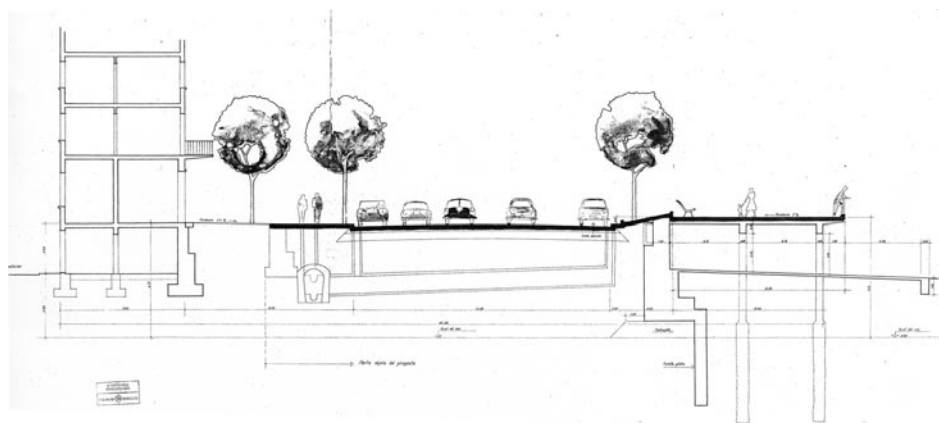


Projecte de Passeig Marítim. Aurelio González Isla i Enric Giralt Ortet, 1955 (Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona).

dibuixos d'aquest projecte: el Passeig Marítim conté el petit port esportiu i el Palau del Mar, que preveïen Ortega i Jaussely per aprofitar les instal·lacions de l'Exposició Universal de 1888. Es recupera la idea del passeig pantalla, però actualitzada al llenguatge arquitectònic del final de la dècada de 1950, mitjançant la col·locació d'edificis paral·lels al mar que amaguen l'aspecte en aquell temps considerat indecorós de les cases de la Barceloneta. Val pena de recordar que el projecte inicial de la Barceloneta al segle XVIII fou pensat per tenir una façana representativa cap al port, mentre cap al mar arribaven totes les mitges terminals dels blocs de cases.

González Isla i Giralt imaginaven el Passeig Marítim com un canal de flux, una gran artèria de comunicació, de 43 m, amb una vorera de 5 m al peu dels edificis-pantalla, col·locada a 2,70 m sobre el nivell 0 de la Barceloneta, una altra vorera de 10 m, 15 m de carretera, amb 3 m de zona arbrada, i finalment el veritable balcó-vorera cap al mar, de 10 m d'ample.

25. AMCB, Obres Públiques, 468, registre 77-882, Comissió d'Urbanisme, *Expediente relativo a la construcción del Paseo Marítimo de Barcelona*, Barcelona, 1956.



Projecte de Passeig Marítim. Aurelio González Isla i Enric Giralt Ortet, 1955: secció (Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona).

També l'any 1959, l'escullera es transformà en carretera oberta als cotxes, i no només als vianants, com fins aleshores, i el 25 d'abril de 1960, s'aprovà una petita part de la segona secció del Passeig, de 502 m, des de l'Hospital d'Infecciosos al carrer de la Marina. El treball no es completà d'acord amb el projecte, ja que el 1963 la Comissió de Planificació decidí reduir l'obra 116 m, perquè encara no s'havien acabat els polígons per als barraquistes dels barris de la Trinitat i Besòs, a Badalona.

El 1964, s'elaborà un últim gran projecte, no executat, que incloïa el Passeig Marítim com a part del projecte d'urbanització de tota la façana marítima de Barcelona, el projecte de la Ribera, elaborat per l'arquitecte Antoni Bonet Castellana i promogut per les grans empreses industrials que havien ocupat la zona. Encara que va ser àmpliament criticat, marca l'inici de l'actual etapa de la relació de Barcelona amb el mar. La secció del projecte és la primera que tracta el problema del Passeig Marítim a escala urbana, imaginant la desaparició de totes les indústries, on s'hi hauria ubicat residència, un canvi de trajecte del ferrocarril i de la ronda del litoral respecte als projectes precedents, i finalment un Passeig Marítim que mirava cap a una veritable platja urbana. Retornava el tema de la façana pantalla, construïda pels ritmes dels gratacels localitzats sobre una plataforma a 6 m sobre el nivell de la ciutat, que haurien compostat la imatge de la nova Barcelona cap als nous horitzons econòmics i territorials.



Plànol general i secció del projecte del Pla de la Ribera. Antoni Bonet Castellana, 1965.